

Weltpremiere:

Irmscher Senator 4.0i 24V

Der Genfer Automobil Salon ist in den automobilen Fachkreisen die Messe schlechthin. Nicht umsonst werden hier nahezu sämtliche Modellneuheiten der Öffentlichkeit präsentiert. Auch Irmscher feierte in Genf 1990 eine Weltpremiere - den Irmscher Senator 4.0 i 24 V.

In enger Zusammenarbeit mit der Adam Opel AG entwickelte Irmscher Automobilbau auf Basis des Opel Senator eine Luxus-Limousine, die keinen Vergleich mit hochkarätigen Sportwagen zu scheuen braucht. Der Irmscher Senator 4.0 i 24 V leistet 200 kW/272 PS bei 5.800 min⁻¹ und verfügt über eine Ausstattung, die kaum noch Wünsche offen läßt. Kernstück des Irmscher Senator 4.0 i ist der Vierliter-Reihensechszylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Brennraum. Er basiert auf dem im Juni 1989 vorgestellten Dreiliter-24 V-Motor. Genau wie dieses Triebwerk verfügt auch die Neuentwicklung über das drehmomentsteigernde Dual-Ram-Ansaugsystem, zwei geregelte Metallträger-Katalysatoren und eine moderne Bosch Motronic vom Typ M 1.5.

Technische Daten:

Motor-Typ:	C40SE DOHC, mit geregelter 3-Wege-Katalysator
Hubraum:	3983 cm ³
Leistung:	200 kW bei 5800 min ⁻¹
Drehmoment:	395 Nm bei 3300 min ⁻¹
Fahr- und Verbrauchswerte mit 5-Gang-Schaltgetriebe	
Höchstgeschwindigkeit:	256 km/h
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h:	5,8 s
Verbrauch:	
Stadtverkehr	16,9 l/100 km
90 km/h	8,3 l/100 km
120 km/h	10,3 l/100 km
Euromix	11,8 l/100 km

Der Hubraumzuwachs von exakt 1.014 auf 3.983 Kubikzentimeter erforderte zum Teil aufwendige Maßnahmen im Innenleben des Motors. Die siebenfach gelagerte und geschmiedete Kurbelwelle hat jetzt einen Kolbenhub von 88 Millimetern sowie stärker dimensionierte Kurbelwangen und Gegengewichte. Für die Bohrung von 98 Millimeter mußten größere Zylinder und ein modifizierter Wassermantel gegossen werden. Die Bearbeitung erfolgt bis auf die Zylinderbohrung auf der Produktionslinie Opel. Bei Irmscher wird dann der Brennraum des serienmäßigen Zylinderkopf durch Kopierfräsen an die vergrößerte Zylinderbohrung angepaßt.



In Verbindung mit dem Dual-Ram-Ansaugsystem entsteht der drehmomentstärkste Vierliter-Saugmotor der Welt. Eine Klappe im Luftverteiler, die vom Steuergerät der Bosch Motronic geschaltet wird, ermöglicht bei der Dual-Ram-Bauweise die Nutzung zweier unterschiedlicher Aufladungseffekte. Bis zu einer Drehzahl von 4.000 min⁻¹ läuft der Sechszylinder mit zwei getrennten und speziell abgestimmten Resonanz-Rohrsystemen. Diese Betriebsart ermöglicht schon im unteren Drehzahlbereich ein besonders hohes Drehmoment. Über 4.000 min⁻¹ öffnet die Verbindungsklappe im Ansaugsystem. Der Motor läuft dann mit Schwingrohraufladung.

Hohe Durchzugskraft knapp über Leerlaufdrehzahl

Beeindruckendes Resultat: Ab 1.600 min⁻¹ bis hin zur Höchstdrehzahl liegen stets mehr als 320 Nm an, das maximale Drehmoment

von 395 Nm steht bereits bei 3.300 min⁻¹ bereit. Diese Leistungscharakteristik gestaltet Überholvorgänge - unabhängig davon, welche Fahrstufe des serienmäßigen Fünfgang-Getriebes nun gerade eingelegt sein mag - mühelos und dank der enormen Kraftreserven besonders sicher. Im vierten Gang zum Beispiel beschleunigt der Senator 4.0 i innerhalb von nur 4,6 Sekunden von 40 auf 100 km/h, die Beschleunigung von 80 auf 120 km/h im fünften Gang vollzieht sich in 8,7 Sekunden. Auch aus dem Stand beweist die kraftvolle Limousine beeindruckende Sprinterqualitäten: Bereits nach 5,8 Sekunden ist Tempo 100 erreicht.

Trotz dieser beachtlichen Leistungswerte bleibt der Benzinverbrauch eher

Dynamisches Styling kennzeichnet diese Luxus-Limousine.

